

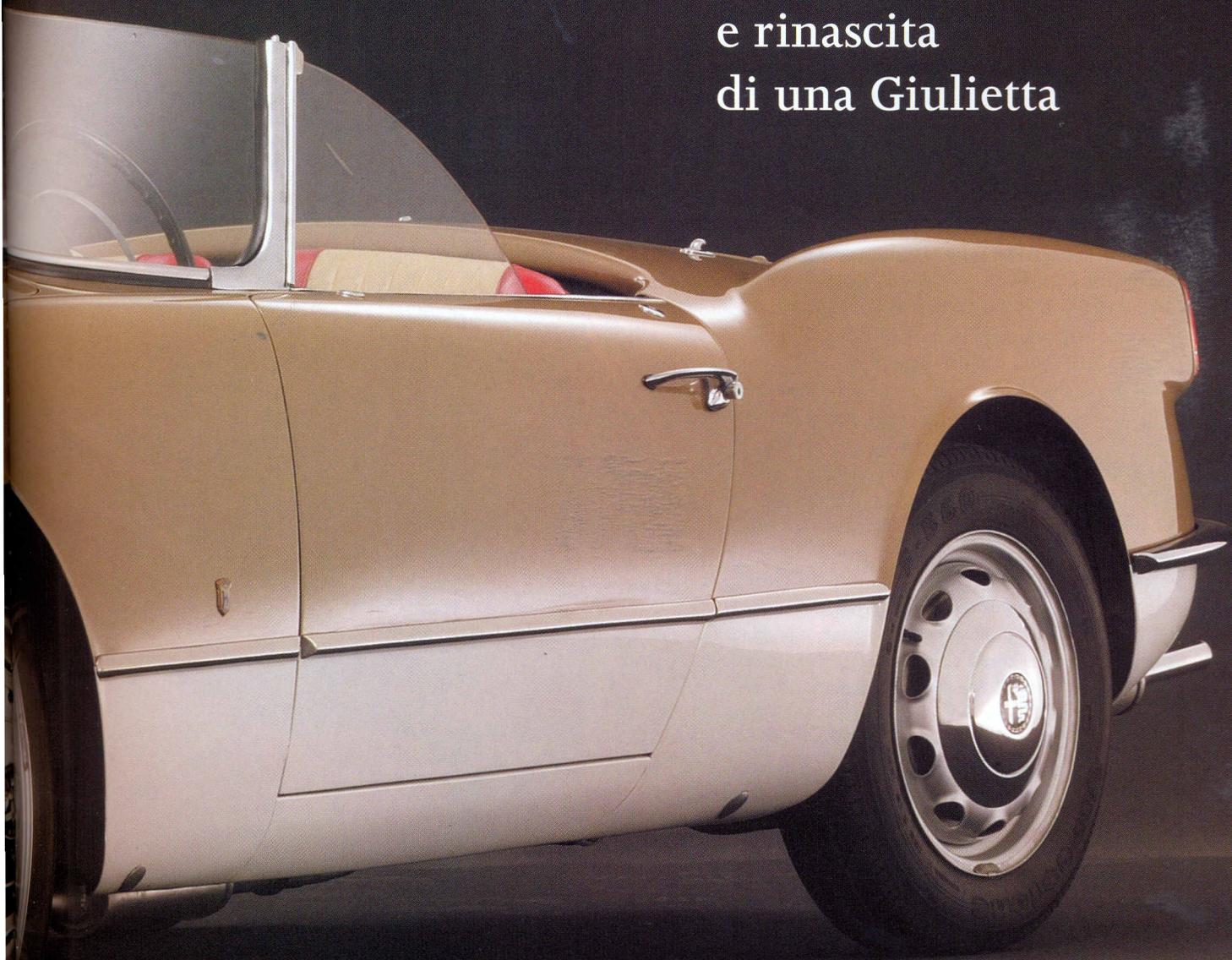
# POTEVA ESSERE LEI

*GIULIETTA SPIDER PROTOTIPO BERTONE/ PER LA SPIDER DELLA GIULIETTA FURONO INTERPELLATI PININFARINA E BERTONE. QUESTI REALIZZÒ DUE PROTOTIPI, UNO DEI QUALI È RIMASTO SCONOSCIUTO FINO AI GIORNI NOSTRI: ECCOLO NEL SUO GRANDE SPLENDORE*





Scomparsa  
e rinascita  
di una Giulietta



È stupefacente il frontale di questa Giulietta Sprint Spider - come si chiamò all'inizio, visto che doveva essere una Giulietta Sprint aperta - la seconda dei due soli prototipi realizzati dalla Carrozzeria Bertone. Con interventi minimi, oggi sarebbe perfettamente attuale. Ma paradossalmente, proprio l'aver percorso i tempi costituì forse il suo insuccesso, tanto che alla stupenda spider disegnata da Franco Scaglione per la carrozzeria torinese si preferì l'interpretazione, peraltro validissima, di Pinin Farina.

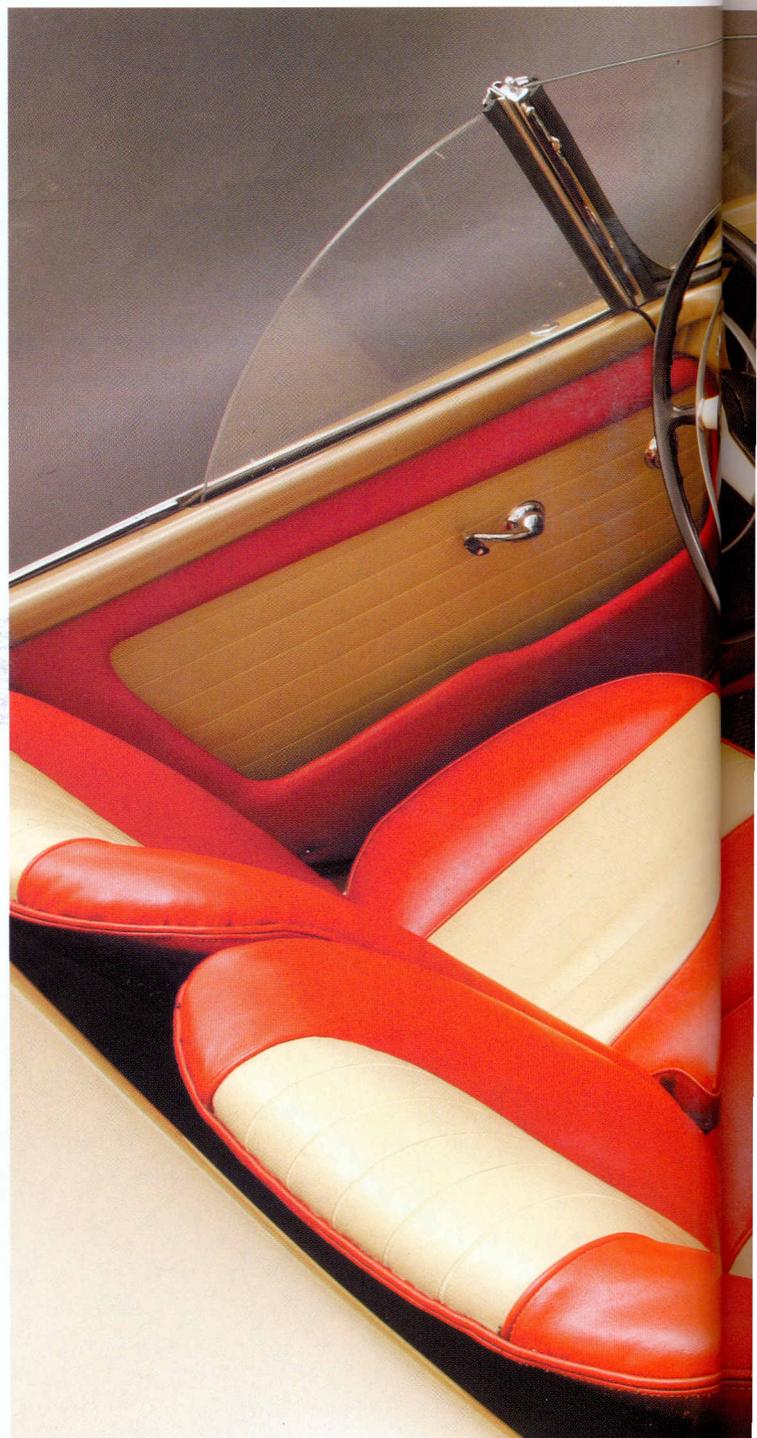
È una mia personale convinzione - e non vorrei apparire sacrilego - ma ritengo che la tanto amata Giulietta Spider, la "Signorina" come l'aveva definita il prodigioso Pinin, non sia stata particolarmente innovativa; in altre parole, credo che non costituisca un caposaldo del design del periodo. Pur bellissima e perfetta nelle forme, se interpretò immediatamente il gusto del momento, ottenendo un altrettanto immediato e incondizionato successo di vendite, significa che contenuti stilistici rivoluzionari non doveva evidentemente possederne in quantità. Proporsi perfettamente in linea con gli stilemi correnti costituì sì un'efficace presa sul pubblico, ma, allo stesso tempo ciò denunciò, forse, una certa mancanza di originalità. Le va tuttavia riconosciuto di aver segnato un'epoca, rappresentando la migliore credenziale per i giovani agiati della metà del secolo scorso.

Il prototipo della Giulietta riproponeva in scala ridotta, accrescendo sicuramente equilibrio e gradevolezza, una stupenda Lancia, l'Aurelia GT Spider (B24) presentata da Pinin Farina a gennaio del 1955, mentre la versione pressoché definitiva si conformava all'evoluzione della stessa Aurelia, la Convertibile.

Pinin Farina aveva fatto tesoro del risultato ottenuto con la Casa torinese per attrarre con ogni mezzo l'attenzione di Max Hoffman, l'importatore americano, con qualcosa di radicalmente diverso rispetto alle datate spider inglesi, per le quali, alla ricerca stilistica sollecitata in Italia nel dopo guerra, proprio anche dallo stesso Pinin Farina con la Cisitalia 202, si rispondeva ancora con il fascino "Old England". Aveva anche tenuto abilmente nascosto il nome del coordinatore del gruppo, Franco Martinengo, responsabile di tutto il lavoro di definizione stilistica. A differenza del collega, Franco Scaglione riusciva invece immancabilmente ad affermare la paternità dei suoi disegni suscitando le ire di Nuccio Bertone, presso il quale, insofferente ad ogni forma di subordinazione dovuta all'impiego fisso, prestava servizio in qualità di free-lance.

Ma chi era Max Edwin Hoffman per riuscire addirittura ad indicare all'Alfa Romeo le caratteristiche di un nuovo modello da costruire? Semplicemente un ottimo cliente, come in Europa non se ne trovava - in procinto di firmare un accordo per la fornitura di seicento vetture da destinare prevalentemente al ricco mercato californiano - con il quale era già purtroppo sfumata un'altra precedente opportunità: la fabbricazione in serie dell'Alfa Romeo 1900 Sport, modello di vettura rimasto allo stadio di prototipo. E seicento esemplari per la Casa milanese, ancora caratterizzata da una produzione numericamente non certo elevata, erano veramente tanti!

Di origine austriaca, Hoffman era noto negli States per l'eleganza nel vestire, per un'innata capacità imprenditoriale, tale da avere per primo fatto conoscere agli americani le Jaguar XK 120, le Mercedes 300 SL, le Volkswagen e le Porsche 356 nei suoi sontuosi saloni newyorkesi di Park Avenue e di Broadway. Ma soprattutto, per i giovani della East Coast quel personaggio che inventava per loro



stupende vetture europee era veramente leggendario. Così com'era accaduto con la Giulietta Sprint, la dirigenza del Portello - la storica sede della Casa si trovava ancora nell'immediata periferia di Milano - mise in concorrenza i due più importanti carrozzieri torinesi commissionando a ciascuno un prototipo che rispondesse alle esigenze, peraltro assai contraddittorie, di Hoffman.

Da un lato "Maxie" avrebbe preferito qualcosa di simile alla Mercedes 190 SL, anch'essa ordinata espressamente alla Casa tedesca quale alternativa economica alla 300 SL, dall'altro, attratto dalla stupefacente meccanica della Giulietta, che nulla aveva da invidiare alle coeve vetture da competizione, pensava anche a qualcosa da destinare alle gare club della California.

TROPPO MODERNA PER L'EPOCA

Le linee proposte da Franco Scaglione, designer della Carrozzeria Bertone, sebbene avessero affascinato i vertici del Portello, vennero giudicate troppo avanzate per avere successo in grande tiratura



## UNA VERA SPIDER

A differenza della versione definitiva di Pininfarina, l'esemplare di Bertone in questa pagina è una vera e propria spider, con schermi laterali asportabili al posto dei cristalli ascendenti inseriti nello spessore delle portiere



Ma dopo che la scelta definitiva era ormai caduta su Pinin Farina, senza peraltro gran rammarico da parte di Nuccio Bertone, affannato come era a rispettare l'impegno per la fabbricazione di una quantità spropositata di Giulietta Sprint, la situazione giunse quasi a un pericoloso epilogo, con la minaccia di annullamento della commessa, a causa dei contrasti venutisi a creare fra Hoffman e la fabbrica milanese sulla configurazione definitiva da adottare. E si dovette all'abilità negoziatrice di Rudolf Hruska, il manager austriaco, che nel 1954 aveva assunto il duplice incarico di direttore tecnico e di responsabile della progettazione e della produzione Alfa Romeo, se pur rinunciando in parte alle proprie convinzioni, le sei-

cento spider varcarono l'Atlantico per la gioia dei ricchi californiani e dei vertici del Portello, i quali videro aprirsi un importantissimo quanto insperato mercato. La comune origine austriaca aveva sicuramente avuto il suo peso: i due personaggi già si conoscevano e questo appianò molte incomprensioni. La spider di Pinin Farina aveva rinunciato all'aspetto spartano della prima versione, trasformandosi in comoda convertibile dotata di vetri discendenti e di un allestimento sorprendentemente confortevole per una piccola e relativamente economica due posti.

La vettura di Bertone proposta nel 1955 a Max Hoffman non era però identica al prototipo di questo servizio. Forse Hoffman, che non poteva non essere rimasto attratto dalle Arnolt Bristol disegnate da Franco Scaglione sempre per Nuccio Bertone, questa spider non la vide mai. Finì quindi per optare per la proposta di Pinin Farina, ma la Bertone se la tenne, un po' a conferma che gli era indubbiamente piaciuta, ma soprattutto perché l'aveva regolarmente pagata! La scelta era avvenuta in maniera singolare dato che l'Alfa Romeo, per non influenzare il cliente, aveva dotato le vetture del solo proprio marchio cercando accuratamente che le due proposte non denunciassero l'origine dell'uno o dell'altro carrozziere.

Se la spider ufficiale di Bertone è caratterizzata da un frontale meno "pulito", tipico tuttavia dell'inconfondibile "mano" di Franco Scaglione (ma, soprattutto, si distingue per due pronunciate pinne posteriori, utili solo ai fini estetici e, oltre tutto, assai laboriose per la fabbricazione in serie), il secondo esemplare, quello raffigurato in queste pagine, deliberato ufficialmente l'anno successivo, il 1956, si rivela invece assai più attraente e moderno ed è riconducibile a quel capolavoro stilistico, quasi sconosciuto, che fu la contemporanea Fiat Abarth 750 GT spider.

Ma facciamo un po' d'ordine: l'esemplare con telaio ARI495\*00002\* del 1955 è il prototipo ufficiale di Bertone e l'ARI495\*00003\*, sempre del 1955, è il prototipo di Pinin Farina; entrambi furono acquistati da Max Hoffman in data 22 febbraio 1955, rispettivamente con fatture 2063E91 e 2062E90, e spediti in America via mare. L'esemplare ARI495\*00001\* è invece un altro prototipo Pinin Farina ed è esposto al Museo Storico Alfa Romeo di Arese, mentre il codice ARI495\*00004\* identifica la vettura del servizio, la quale, anche se formalmente datata 9 luglio 1956, è probabile che, vista la progressione numerica, sia stata realizzata anch'essa nel 1955. Dagli archivi Alfa Romeo, in data 24 aprile 1957 risulta venduta dalla stessa Alfa come auto usata a tale Renzo Garuti. Poi più nessuna notizia.

Era ricomparsa alcuni anni fa e vista la somiglianza con l'altra, si ritenne che doveva avere sicuramente subito delle modifiche; le alterazioni erano talmente tante che ricondurla alla foggia originaria avrebbe obbligato ad un lavoro da certosini del tutto antieconomico.

Ma quando l'attuale proprietario mi pregò di esaminarla in corso di restauro, con i lamierati di alluminio staccati dalla struttura portante di acciaio e con la parte anteriore da sostituire già realizzata, conformemente alla foggia della sorella, ebbi immediatamente la sensazione che il frontale in procinto di essere eliminato fosse invece assolutamente originale e fui certo di trovarmi di fronte ad una

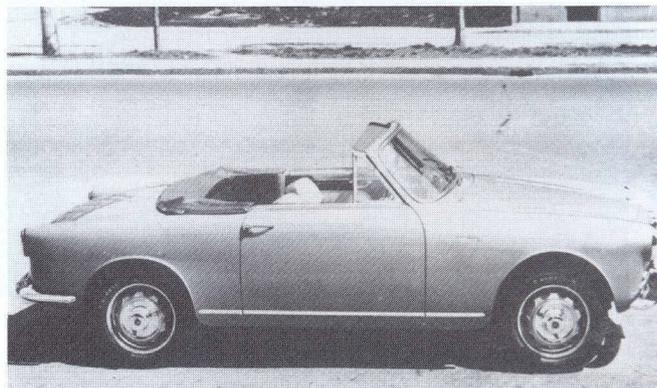


### LE PININFARINA

L'Alfa Romeo, come narra la storia, scelse il design di Pininfarina per la produzione in serie. Pininfarina aveva realizzato un primo prototipo (foto in alto) direttamente ispirato all'Aurelia B24 Spider, come si vede dal parabrezza. Ma anche in questo caso c'è il dubbio che le vetture siano due: un esemplare di colore rosso infatti appare nel film "La ragazza del Palio" diretto da Luigi Zampa e girato a Siena nel 1958 con Vittorio Gasmann e Diana Dors. Nella foto sopra, un'esemplare quasi definitivo con il paraurti anteriore munito di rostri a punta tipo "Cadillac", abbandonati quasi subito.

### SI PENSÒ ANCHE UNA SPRINT CABRIOLET

La Giulietta Sprint cabriolet 2+2 venne presentata al Salone di Torino del 1956. Era ricavata dai lamierati della Sprint (praticamente una coupé con il padiglione asportato) e di questa manteneva il parabrezza e gli interni. Il comando del cambio era al volante, come sulla Sprint. Rimase allo stadio di esemplare unico perché ormai la scelta per la Giulietta aperta era caduta sulla spider di Pininfarina.



## Carta d'identità

DENOMINAZIONE COMMERCIALE: Giulietta Sprint Spider

DENOMINAZIONE TECNICA (sigla di progetto): 750D

### MOTORE

TIPO (designazione tecnica): AR1315 con inizio dal n. 40001

POSIZIONE E NUMERO CILINDRI: anteriore, 4 cilindri in linea

ALESAGGIO E CORSA: mm 74x75

CILINDRATA: cm<sup>3</sup> 1290

POTENZA: CV 65 a 6000 giri/1'

RAPPORTO DI COMPRESSIONE: 8,5:1

DISTRIBUZIONE: 2 alberi a camme in testa

COMANDO ALBERI A CAMME: 2 catene silenziose, posizione anteriore

TESTA CILINDRI: in lega leggera, camere di scoppio emisferiche

NUMERO VALVOLE PER CILINDRO E POSIZIONE: 2 in testa, disposte a V

COMANDO VALVOLE: diretto con interposizione di bicchierini

e spessori di regolazione in bagno d'olio

BASAMENTO: in lega leggera, comprendente l'alloggiamento dell'albero motore

GRUPPO CILINDRI: smontabile, canne in ghisa separate

ALBERO MOTORE: in acciaio stampato, contrappesato

NUMERO SUPPORTI DI BANCO E TIPO CUSCINETTI: 5, a guscio sottile

TIPO CUSCINETTI DI BIELLA: a guscio sottile

LUBRIFICAZIONE: pompa a ingranaggi, filtro a bagno sul circuito principale

ALIMENTAZIONE: aspirazione atmosferica, 1 carburatore verticale doppio corpo Weber 35 APAIG

ADDUZIONE DEL CARBURANTE: pompa meccanica

ACCENSIONE: singola, batteria, bobina, distributore e candele

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO: pompa centrifuga, ventilatore e radiatore

LIQUIDO REFRIGERANTE: acqua

### ORGANI DI TRASMISSIONE

CAMBIO DI VELOCITÀ: 4 marce sincronizzate + rm

POSIZIONE LEVA: al volante

RAPPORTI DEL CAMBIO: I, 1:3,25 - II, 1:1,98 - III, 1:1,35 - IV, 1:1 - rm, 1:3,25

FRIZIONE: monodisco con mozzo elastico, a secco

TRASMISSIONE: albero in 2 tronchi con 1 giunto elastico anteriore e due cardanici

RUOTE MOTRICI: posteriori

### CORPO VETTURA

MODELLO DI CARROZZERIA: Spider 2 posti

TELAIO: in lamiera di acciaio, complementare all'ossatura in acciaio della carrozzeria realizzata in lamiera di alluminio

PASSO: mm 2200

CARREGGIATA ANT. : mm 1286 CARREGGIATA POST. : mm 1270

SOSPENSIONI ANTERIORI: ruote indipendenti, quadrilateri trasversali deformabili, molle elicoidali e barra stabilizzatrice

SOSPENSIONI POSTERIORI: ponte rigido, triangolo superiore, puntoni inferiori, molle elicoidali

AMMORTIZZATORI ANTERIORI E POSTERIORI : idraulici telescopici

POSIZIONE GUIDA: a sinistra

SCATOLA DELLO STERZO: vite globoidale e rullo

ORGANI DELLO STERZO: 3 tiranti e leva di rinvio

FRENI: idraulici a tamburo

PONTE POSTERIORE: scatola centrale in lega leggera con tubi in acciaio contenenti i semiassi

RAPPORTO DI RIDUZIONE FINALE: 4,55:1 (9/41)

RUOTE: a disco in acciaio da 4.50" - 15"

PNEUMATICI: 155 - 15

CAPACITÀ SERBATOIO CARBURANTE: l 53

QUANTITÀ LUBRIFICANTE: kg 5,7

CAPACITÀ CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO: l 7,5

PESO A SECCO: kg 800

IMPIANTO ELETTRICO: tensione 12 volt per illuminazione ed avviamento

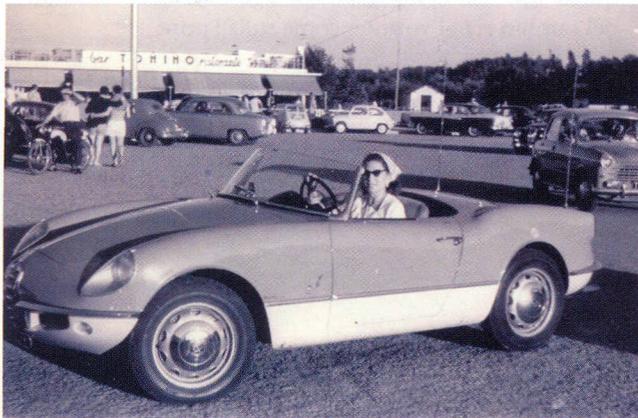
### PRESTAZIONI

VELOCITÀ MASSIMA: km/h 165

## Storia di una Giulietta molto speciale

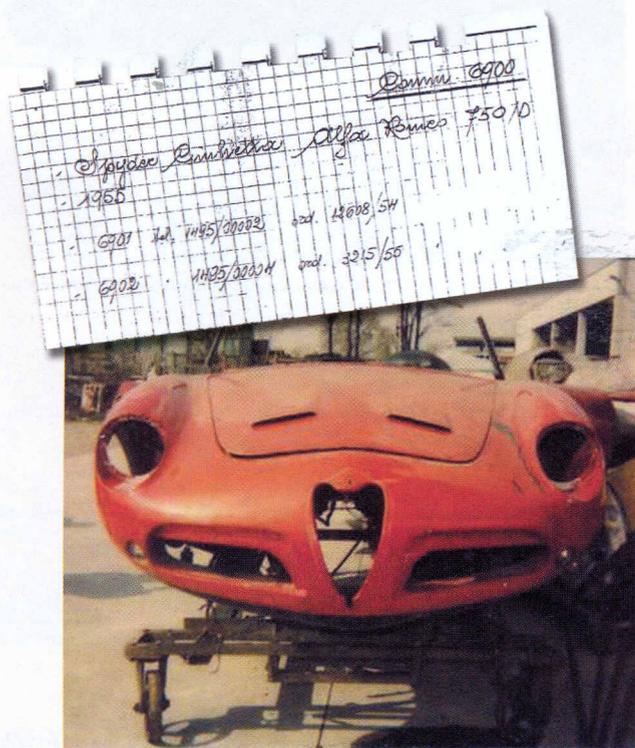
### IERI E OGGI

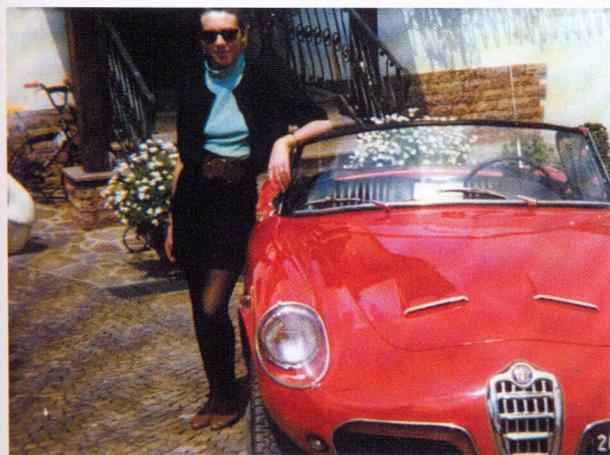
La "nostra" Giulietta Bertone con la sua prima proprietaria negli Anni 50 e, nella foto a destra, dopo il restauro con la stessa signora



### UN RESTAURO MOLTO ACCURATO

Nonostante non vi fossero state molte manomissioni, il restauro della vettura è stato eseguito partendo dalle immagini dell'epoca, come quella qui sopra, a sinistra





#### ALBUM DI FAMIGLIA

Dall'album di famiglia dei proprietari che hanno utilizzato spessissimo la Giulietta-prototipo



scoperta straordinaria.

La seconda spider di Bertone, completamente realizzata in alluminio, non era quindi identica all'altra, come chiunque avrebbe giurato, ma possedeva un'incantevole carrozzeria ancora più raffinata e armoniosa.

Si trattava di una scoperta straordinaria e dovevo quindi "obbligare" proprietario e restauratore a dimenticare quel nuovo frontale es indurli a ricomporre i lamierati autentici raccomandando di sostituire soltanto le parti perimetrali, le quali, per il contatto con la struttura d'acciaio si erano ossidate. Non incontrai per fortuna alcuna difficoltà; Corrado Lopresto, il proprietario, condivise immediatamente le mie osservazioni, dettate soprattutto dall'attento studio sui lamierati: la carrozzeria non poteva che essere autentica.

Le nostre certezze avrebbero potuto subire tuttavia un brutto colpo se fossero emerse testimonianze contrarie; e inoltre, ciò che si era esaminato e fotografato minuziosamente, una volta terminato il restauro e quindi cancellata ogni prova dalla nuova vernice e dal rimontaggio dei vari elementi, poteva indurre a mille maliziose illusioni. Ma si ebbe uno sbocco interessante quando, presso i precedenti proprietari, vennero alla luce le fotografie che ritraevano la spider nell'esatta configurazione nella quale era stata ritrovata. Non vi era quindi più alcun dubbio: la seconda spider di Scaglione era quella e non aveva subito alcuna alterazione.

L'ultimo estenuante impegno di Lopresto, posto come condizione irrinunciabile, e da lui ampiamente sottoscritto con entusiasmo, è stata la riproduzione di una parte mancante del rivestimento originale in finta pelle a supporto rigido dei sedili, caratterizzata da un particolare stampaggio a caldo impossibile da realizzare se non predisponendo una costosissima attrezzatura. Ma Lopresto non si arrende mai; dopo un'estenuante indagine che ha messo duramente alla prova i nervi dei più noti fabbricanti di materiali per carrozzeria, riluttanti alle sue insistenze, è riuscito nell'intento: l'interno autentico è stato quindi parzialmente recuperato a conforto dell'abbinamento con i colori della carrozzeria, i quali, dopo un'attenta ricerca attraverso saggi effettuati in varie zone, erano stati individuati e scrupolosamente riprodotti, naturalmente nell'originaria vernice alla nitrocellulosa.

E il quadro della genesi della Giulietta Spider, un classico della produzione automobilistica del dopoguerra, una piccola vettura che ha segnato un'epoca felice e spensierata contrassegnata da tante illusioni, ora è completo.

Nessuno dei prototipi è andato per fortuna distrutto; addirittura quei due primi esemplari, che sbarcarono a New York in quella fredda giornata di marzo del 1956, sono di nuovo tornati insieme: oggi fanno parte della stessa collezione svizzera. 